Deutscher Bundestag **Drucksache 19/1535**

19. Wahlperiode 04.04.2018

Vorabfassung - wird durch die lektorierte Version ersetzt.

Antwort

der Bundesregierung

auf die Kleine Anfrage der Abgeordneten Oliver Krischer, Stephan Kühn (Dresden), Matthias Gastel, weiterer Abgeordneter und der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN
– Drucksache 19/1025 –

Software-Updates bei Diesel-PKW vom Sommer 2017 und Nachprüfung bei BMW 320d

1. Für wie viele zusätzliche Diesel-PKW (ohne die schon vorher vereinbarten) wurden auf dem Dieselgipfel im August 2017 von den PKW-Herstellern Software-Updates zugesagt (bitte nach Hersteller, Modell und Anzahl auflisten)?

2. Wie viele dieser Diesel-PKW haben nach Kenntnis der Bundesregierung mittlerweile ein neues Software-Update aufgespielt bekommen (bitte nach Hersteller, Modell und Anzahl auflisten)?

   Bis wann rechnet die Bundesregierung mit dem Abschluss dieses Prozesses?

3. Für wie viele Modelle liegen nach Kenntnis der Bundesregierung Anträge auf Freigabe beim Kraftfahrt-Bundesamt (KBA) vor (bitte nach Hersteller, Modell und Anzahl auflisten)?

4. Wie wird die Prüfung der Software-Updates im Kraftfahrt-Bundesamt organisiert?

   Wurden neue Stellen dafür besetzt?

   Wie viele Personen sind im Kraftfahrt-Bundesamt mit der Freigabe der Software-Updates beschäftigt?

5. Mit wie vielen neuen Anträgen auf Freigabe der Software-Updates aus der Vereinbarung vom August 2017 rechnet das Kraftfahrt-Bundesamt?

Die Fragen 1 bis 5 werden wegen ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Das Kraftfahrt-Bundesamt rechnet mit Anträgen für die Freigabe von Umrüstmaßnahmen für 2,84 Millionen Fahrzeuge. Eine genaue Zahl kann noch nicht genannt werden, da dies von der Einteilung der Fahrzeugmodelle in Gruppen abhängt. Die Prüfungen werden durch das Kraftfahrt-Bundesamt wie bisher vorgenommen. Dazu stehen die notwendigen Kapazitäten zur Verfügung.

Die Antwort wurde namens der Bundesregierung mit Schreiben des Bundesministeriums für Verkehr und digitale Infrastruktur vom 29. März 2018 übermittelt.

Die Drucksache enthält zusätzlich – in kleinerer Schrifttype – den Fragetext.

Im Übrigen wird auf den Bericht des BMVI zum Umsetzungsstand der Software-Updates (Ausschussdrucksache 19(15)16) verwiesen.

6. Inwiefern treffen Medienberichte zu (www.heise.de/newsticker/meldung/Software-Umruestung-alter-Diesel-geht-schleppend-voran-3971427.html), wonach das Kraftfahrt-Bundesamt den Herstellern keine maximalen Vorgaben zur Höhe des NO_2-Ausstoßes gemacht hat und deswegen die Hersteller kaum Software-Updates zur Freigabe eingereicht haben?

   Falls ja, warum ist dies so?

7. Welche Anforderungen an die Software-Updates hat das Kraftfahrt-Bundesamt bisher an die PKW-Hersteller kommuniziert?

Die Fragen 6 und 7 werden wegen ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Das Kraftfahrt-Bundesamt hatte den Fahrzeugherstellern im Oktober 2017 die Anforderungen zur Überprüfung der Wirksamkeit und Vorschriftsmäßigkeit der im Rahmen des Nationalen Forum Diesel zugesagten Software-Updates übermittelt.

Im Übrigen wird auf die Antwort der Bundesregierung zu den Fragen 5 bis 7 der Kleinen Anfrage der Fraktion DIE LINKE. auf Bundestagsdrucksache 18/13669 verwiesen.

8. Inwiefern hat die Bundesregierung inzwischen Kenntnis über die Wirksamkeit bisher vorgenommener Software-Updates?

   Inwiefern teilt die Bundesregierung die Einschätzung des Verbandes der Automobilindustrie (VDA), wonach sich damit „25 bis 30 Prozent weniger Stickoxidemissionen im Durchschnitt“ erzielen lassen (www.vda.de/de/themen/umwelt-und-klima/diesel/softwareupdates.html)?

   Auf welcher Basis beruht diese Einschätzung?

   Was und wie genau hat das KBA bei dem von der Deutschen Umwelthilfe (DUH) kritisierten BMW 320d Euro 6 nachgemessen, und wie sehen die genauen Werte bei den verschiedenen Messungen aus?

Es wird auf die Antwort der Bundesregierung zu Frage 13 der Kleinen Anfrage der Fraktion DIE LINKE. auf Bundestagsdrucksache 18/13669 verwiesen.

9. Was sind die laut dem Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur „nicht normalen Betriebsbedingungen“, die es in den Tests der Deutschen Umwelthilfe erkannt hat, und was genau war daran „nicht normal“ (siehe www.tagesschau.de/wirtschaft/bmw-entlastung-101.html)?

10. Was ist an einem NEFZ-+10-Test „nicht normal“ oder extrem, den die DUH nach dem Vorbild des Berichts der Untersuchungskommission Volkswagen (www.bmvi.de/SharedDocs/DE/Anlage/VerkehrUndMobilitaet/Strasse/bericht-untersuchungskommission-volkswagen.pdf?__blob=publicationFile) gefahren hat und dabei im außerstädtischen Betrieb auf deutlich erhöhte NOx-Werte kam?

Vorabfassung - wird durch die lektorierte Version ersetzt.

11. Inwiefern hat das Kraftfahrt-Bundesamt den von der DUH beanstandeten BMW 320d nachgeprüft?

    Welche Tests wurden dabei unter welchen Bedingungen durchgeführt?

Die Fragen 9 bis 11 werden wegen ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Bei dem Modell BMW 320d konnte das Kraftfahrt-Bundesamt die Messungen der Deutschen Umwelthilfe und die Messergebnisse reproduzieren. Das Nachfahren des von der Deutschen Umwelthilfe gefahrenen Geschwindigkeitsprofils enthält jedoch Beschleunigungsphasen, die nicht mit dem Prüfzyklus und auch nicht dem üblichen Verkehrsfluss vereinbar sind.

12. Bei welcher Prüfeinrichtung fand nach Kenntnis der Bundesregierung der Test statt?

Die Untersuchungen fanden beim Kraftfahrt-Bundesamt sowie bei einem dort benannten Technischen Dienst statt.

13. Wie wurde der geprüfte bzw. wurden die geprüften BMW 320d nach Kenntnis der Bundesregierung ausgewählt?

Der BMW 320d wurde durch das Kraftfahrt-Bundesamt in der gleichen Variante beschafft wie bei der Deutschen Umwelthilfe.

14. Wurde nach Kenntnis der Bundesregierung der BMW AG vor dem Test Zugang zu dem Fahrzeug bzw. den Fahrzeugen gewährt?

    Falls ja, was konnte BMW tun?

Nein.

15. Waren nach Kenntnis der Bundesregierung BMW-Mitarbeiter bei dem Test in der Prüfeinrichtung vor Ort anwesend?

Während der Untersuchungen durch das Kraftfahrt-Bundesamt waren Mitarbeiter von BMW vor Ort.

16. Wer wurde nach Kenntnis der Bundesregierung mit der Überprüfung der Motorsteuersoftware des BMW 320d beauftragt, um die von der DUH dokumentierten defeat devices zu kontrollieren?

Die Prüfung der Motorsteuerungssoftware erfolgte durch das Kraftfahrt-Bundesamt.

17. Hat das KBA Kenntnis darüber, dass zeitgleich mit der KBA-Überprüfung die BMW AG Halter des BMW 320d zur Aktualisierung der Motorsteuersoftware in die Werkstätten ruft?

Nein.

18. Wurde dieses Software-Update vom KBA offiziell genehmigt, und welche Veränderung in der Abgasreinigung ist damit verbunden?

Es wird auf die Antwort zu Frage 17 verwiesen.

Vorabfassung - wird durch die lektorierte Version ersetzt.

19. Welche technische Erklärung hat das Kraftfahrt-Bundesamt für die von der DUH dokumentierte exakt 7,2-fache Erhöhung der NO_x-Emissionen, wenn ein BMW 320d denselben Testzyklus auf der Straße statt auf der Rolle fährt?

Es wird auf die Antwort zu den Fragen 9 bis 11 verwiesen.

20. Hat BMW nach Kenntnis der Bundesregierung die Prüfprotokolle der Nachtestung erhalten?

Falls ja, warum wurden sie nicht der DUH ausgehändigt?

Das Kraftfahrt-Bundesamt hat dem Hersteller, der im Gegensatz zur DUH, Verfahrensbeteiligter ist, im Rahmen der Sachverhaltsermittlung die Möglichkeit zur Stellungnahme zu den Ergebnissen der Untersuchung gegeben.

21. Welche Abschalteinrichtungen im Sinne von Artikel 3 Nummer 10 der Verordnung (EG) Nr. 715/2007 wurden dem Hersteller BMW bei der Typzulassung für das genannte Fahrzeug genehmigt?

22. Wurde zwischenzeitlich die Typzulassung bei diesem Modell geändert?

Wenn ja, wann wurde die Typzulassung geändert?

Welche Abschalteinrichtungen im Sinne von Artikel 3 Nummer 10 der Verordnung (EG) Nr. 715/2007 hat BMW für dieses genannte Fahrzeug bei der Änderung der Typzulassung nachgemeldet?

Die Fragen 21 und 22 werden wegen ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Zuständige Genehmigungsbehörde für die Emissionstypgenehmigung und damit die Emissionsstrategie ist die irische Typgenehmigungsbehörde. Die Fahrzeugtypgenehmigung für das Modell 320d wurde durch das Kraftfahrt-Bundesamt erteilt und in den Jahren 2017 und 2018 geändert.

23. Stellt nach Ansicht der Bundesregierung die Herunterregelung der Abgasreinigung ab einer Drehzahl von 3 500 Umdrehungen pro Minute und einem Drehmoment von 200 Newtonmetern eine legale Abschalteinrichtung dar, und wodurch wäre dies gerechtfertigt?

Die Beurteilung ob eine Abschalteinrichtung gemäß Artikel 3 der Verordnung (EG) Nr. 715/2007 vorliegt und ob diese zulässig ist, ist eine Einzelfallentscheidung in Abhängigkeit von einer Vielzahl von Parametern des Fahrzeugs, des Motors und des Emissionskontrollsystems, so dass keine allgemeingültige Aussage möglich ist.

24. Von welchen unzulässigen Abschalteinrichtungen hat das Bundesverkehrsministerium über die bei VW hinaus festgestellten inzwischen Kenntnis (bitte nach Hersteller, Modell und Anzahl auflisten)?

Bis auf die bereits angeordneten Rückrufe durch das Kraftfahrt-Bundesamt liegen derzeit keine weiteren Erkenntnisse vor.

Vorabfassung - wird durch die lektorierte Version ersetzt.

Satz: Satzweiss.com Print, Web, Software GmbH, Mainzer Straße 116, 66121 Saarbrücken, www.satzweiss.com
Druck: Printsystem GmbH, Schafwäsche 1-3, 71296 Heimsheim, www.printsystem.de
Vertrieb: Bundesanzeiger Verlag GmbH, Postfach 10 05 34, 50445 Köln, Telefon (02 21) 97 66 83 40, Fax (02 21) 97 66 83 44, www.betrifft-gesetze.de
ISSN 0722-8333